

Protokoll

Dialogforum Hanau-Würzburg/Fulda

18. Sitzung

Spessart Forum Kultur, Bad Soden-Salmünster

28. Oktober 2019

Ort: Spessart Forum Kultur, Frowin-von-Hutten-Straße 55, 63628 Bad Soden-Salmünster
Teilnehmende: siehe Teilnehmerliste
Dauer: 15.00 Uhr – 18.00 Uhr
Leitung: Ralf Eggert, IFOK
Protokoll: Martin Wachter, IFOK

Tagesordnung

TOP 1 Begrüßung

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Dialogforumssitzung vom 13.05.2019

TOP 3 ABS: Parlamentarische Befassung

TOP 4 ABS: Bericht Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen

TOP 5 ABS/NBS: Bericht Main-Kinzig-Kreis Ausgleichsmaßnahmen

TOP 6 NBS: 13er Vergleich nach Qualitätsprüfung

TOP 7 NBS: Verbal-argumentative Bewertung Variante IV und VII

TOP 8 NBS: Vollständigkeitsprüfung der Raumordnung

TOP 9 NBS: Öffentlichkeitsarbeit

TOP 10 Weiteres Vorgehen

Anlagen zum Protokoll

Anlage 1 Teilnehmerliste 18. Sitzung Dialogforum Hanau – Würzburg/Fulda
Anlage 2 Finales Protokoll der 17. Sitzung des Dialogforums
Anlage 3 Präsentation der DB Netz AG und der Planungsgemeinschaft Umwelt
Anlage 4 Presseinformation des Dialogforums Hanau-Würzburg/Fulda

TOP 1 Begrüßung und Tagesordnung

Begrüßung Bad Soden-Salmünster

Herr Brasch, Bürgermeister der Stadt Bad Soden-Salmünster, begrüßt die Teilnehmenden des Dialogforums. Er wünscht den Teilnehmenden einen guten Sitzungsverlauf.

Begrüßung Moderation

Der Moderator Ralf Eggert begrüßt die Teilnehmenden (**Anlage 1**) zur 18. Sitzung des Dialogforums. Er stellt die Tagesordnung vor, die ohne Änderungen angenommen wird.

Themen der Sitzung sind insbesondere:

- Bericht aus der Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen
- Vorstellung des 13er Variantenvergleichs nach erfolgter Qualitätsprüfung
- Erläuterung der verbal-argumentativen Bewertung von Variante IV und VII
- Besprechung der nächsten Schritte und der Öffentlichkeitsarbeit zum Vorhaben

Diskussion/Anmerkungen

Förderung des Schienenverkehrs

Ein Teilnehmer verweist auf die Ankündigung der Bundesregierung, Bahn fahren attraktiver zu gestalten und das Streckennetz zu erweitern. Er fragt, ob diese Ankündigung Auswirkungen auf das Projekt Hanau-Fulda habe.

Herr Bolte, DB Netz AG, erläutert, dass die Bahn auf Grundlage des derzeitigen Bundesverkehrswegeplans handelt. Ziel sei es, die dort identifizierten Engpässe aufzulösen. Grundsätzlich strebe die Bahn eine Beschleunigung der Planung und der formellen Verfahren an. Neue Erkenntnisse über konkrete Pläne zur Planungsbeschleunigung seitens des Bundes lägen gegenwärtig aber nicht vor.

TOP 2 Abnahme des Protokolls der Dialogforumssitzung vom 13.05.2019

Herr Eggert stellt die drei Änderungsvorschläge vor, die zum Protokoll der 17. Forumssitzung eingegangen sind. Es werden keine weiteren Änderungen von den Teilnehmenden eingebracht. Das Protokoll der 17. Sitzung des Dialogforums gilt somit als formell verabschiedet (**Anlage 2**).

TOP 3 ABS: Parlamentarische Befassung

Herr Bohlmann, DB Netz AG, erläutert den aktuellen Stand der parlamentarischen Befassung, die Unterlagen hatte die DB Netz AG im Dezember 2018 eingereicht. Er weist darauf hin, dass die Beschlussvorlage noch vor der Sommerpause im Juni 2019 vom Bundesverkehrsministerium an den Verkehrsausschuss des Bundestags übergeben worden sei. (**Anlage 3**, Folie 2-3).

Diskussion/Anmerkungen

Treffen politischer Mandatsträger zur parlamentarischen Befassung

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass am 15. November eine Sitzung von Mitgliedern des Haushaltsausschusses der CDU/CSU und SPD stattfinden werde. Dort werde auch der aktuelle Stand der parlamentarischen Befassung für die Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen behandelt.

TOP 4 ABS: Bericht Arbeitsgruppe Hanau-Gelnhausen

Herr Bohlmann, DB Netz AG, berichtet von der vergangenen Arbeitsgruppensitzung zur Ausbaustrecke Hanau-Gelnhausen (**Anlage 3**, Folie 3-7). Es werden keine Fragen gestellt.

TOP 5 ABS/NBS: Bericht Main-Kinzig-Kreis Ausgleichsmaßnahmen

Herr Leutnant, Amt für Umwelt, Naturschutz und ländlicher Raum des Main-Kinzig-Kreises, berichtet vom Abstimmungstreffen von Kommunen und Verbänden zum Thema Ausgleichsmaßnahmen. Er betont, dass für die Aus- und Neubaustrecke Hanau-Fulda erhebliche Flächen benötigen werden. Eine frühzeitige Koordination mit Kommunen und Verbänden zu Kompensationsmaßnahmen sei daher wichtig. Auf einem Treffen am 23.9. haben sich die Kommunen darauf verständigt, ein Büro auszuwählen, welches bei der Auswahl von Flächen und möglicher Kompensationsmaßnahmen unterstütze. Von den Naturschutzverbänden wurden bereits Vorschläge für Kompensationsmaßnahmen gemacht und zudem auf das bestehende Öko-Konto des NABU hingewiesen.

Im Anschluss an den mündlichen Bericht von Herrn Leutnant präsentiert Herr Schütz, DB Netz AG, das weitere Vorgehen zur Ideenfindung von Kompensationsmaßnahmen (**Anlage 3**, Folie 8-10). Er weist darauf hin, dass am 25.11. eine erste Arbeitsgruppensitzung dazu stattfinden wird.

Diskussion/Anmerkungen

Einbeziehung von Planungsbüros

Herr Bolte, DB Netz AG, nimmt Bezug auf die Pläne des Main-Kinzig-Kreises, ein externes Büro zur Ermittlung von Kompensationsmaßnahmen zu engagieren. Er betont, dass es das Ziel der Bahn sei, eine gute Lösung für die Landkreise zu finden. Es sei zu begrüßen, wenn sich Fachexperten und Ortskundige in den Arbeitsgruppen einbringen. Zudem werde angestrebt, dass sich die von der Bahn beauftragten Planungsbüros ebenfalls eng mit den Landkreisen abstimmen.

Betrachteter Raum zur Ermittlung von Kompensationsmaßnahmen

Ein Teilnehmer erklärt, dass es sich bei der Aus- und Neubaustrecke um zwei Projekte handle, für welche die Kompensationsmaßnahmen formell getrennt auszuweisen seien. Herr Schütz bestätigt dies. Dennoch sei es sinnvoll, bei den Überlegungen den gesamten Streckenbereich einzubeziehen. Die Maßnahmen würden dann im Nachgang der Aus- bzw. der Neubaustrecke zugewiesen werden. Auf Nachfrage eines anderen Teilnehmenden erläutert er, dass die Kompensationsmaßnahmen grundsätzlich möglichst streckennah zu erfolgen hätten. Falls dies nicht möglich sei, könne auf weiter entfernt liegende Flächen ausgewichen werden.

Zuschnitt der Arbeitsgruppe

Ein Teilnehmer merkt an, dass ein Großteil der Eingriffe im Main-Kinzig-Kreis vorgenommen werde. Er fragt, ob sich die Arbeitsgruppe daher lediglich mit diesem Landkreis befassen solle.

Herr Stolzenburg erläutert an, dass es noch unklar sei, ob alle Eingriffe innerhalb des Main-Kinzig-Kreises ausgeglichen werden könnten. Zudem gebe es auch im Kreis Fulda Eingriffe. Auch dort könnten Kompensationsmaßnahmen möglich sein.

Der Moderator ergänzt, dass die Aufgabe der neuen Arbeitsgruppe darin bestehe, zunächst Ideen zu sammeln. Daher seien Beiträge aller Teilnehmenden, unabhängig vom Landkreis, erwünscht.

Unterbringung von Tunnelaushub

Ein Teilnehmer erkundigt sich, ob es bereits konkrete Pläne zur Unterbringung des anfallenden Tunnelaushubs gebe. Er fragt, ob das Material vollständig im Main-Kinzig-Kreis deponiert werden solle. Herr Schütz antwortet, dass dazu gegenwärtig noch keine Angaben gemacht werden könnten. Dazu fehlten unter anderem noch geologische Untersuchungen. Was mit dem Material passiere, hänge auch davon ab, wieviel Material wiederverwendbar sei oder deponiert werden müsse.

Umbenennung der Arbeitsgruppe

Die Teilnehmenden verständigen sich darauf, die ursprüngliche Bezeichnung „Arbeitsgruppe Ausgleichsmaßnahmen“ zu ändern. Sie lautet nun „Arbeitsgruppe Kompensationsmaßnahmen“.

TOP 6 NBS: 13er Vergleich nach Qualitätsprüfung

Herr Stolzenburg, Planungsgemeinschaft Umwelt, präsentiert den Vergleich aller Varianten nach erfolgter Qualitätsprüfung. (**Anlage 3**, Folie 11-19)

TOP 7 NBS: Verbal-argumentative Bewertung Variante IV und VII

Anschließend präsentiert Frau Meyer, Planungsgemeinschaft Umwelt, die verbal-argumentative Bewertung aus Sicht der Umwelt und Raumordnung. (**Anlage 3**, Folie 20-24). Herr Schütz, DB Netz AG, knüpft daran mit der verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Bewertung der Bahn an (**Anlage 3**, Folie 25-34).

Diskussion/Anmerkungen

Korrektur Folie 34

Die Moderation weist darauf hin, dass die Farben in der Tabelle in der Kategorie „Artenschutz“ nicht korrekt seien. Die Folie wird im Nachgang der Sitzung korrigiert.

Maximalgeschwindigkeit

Auf Nachfrage erläutert Herr Schütz, dass sowohl bei der Variante IV als auch bei Variante VII eine Maximalgeschwindigkeit von 250 km/h gefahren werden könne.

Güterzugzahlen je Variante

Ein Teilnehmer sagt, dass je nach Variante unterschiedlich viele Güterzüge auf der Neubaustrecke verkehren könnten bzw. auf der Bestandsstrecke verbleiben müssten. Er fragt, ob diese Unterschiede berücksichtigt worden seien. Herr Schütz bestätigt das.

Methodische Vorgehensweise

Herr Hartlik, Gutachter des Main-Kinzig-Kreises, sieht die vorgenommene Einteilung der Kriterien in Schutzgüter mit hoher und geringerer Entscheidungserheblichkeit kritisch. Dies betreffe insbesondere die Bewertung von Vorbehaltsgebieten beim Wasserschutz, bei der seines Erachtens die Variante VII besser abschneide. Zudem sei es durchaus möglich, zu einer anderen Einschätzung der jeweiligen Wertigkeiten zu gelangen. Daher hätte er sich eine Sensitivitätsanalyse gewünscht, in der die Wertigkeiten variiert werden, um so zu belastbareren Aussagen zu kommen.

Er weist zudem darauf hin, dass die Bahn darum gebeten worden sei, die Unterlagen zur verbal-argumentativen Erläuterung sowie die Isophonenpläne zur Verfügung zu stellen. Er bedauert, dass dies erst mit der Veröffentlichung der Raumordnungsunterlage geschehe.

Herr Bolte antwortet, dass die Varianten IV und VII in der umweltfachlichen Bewertung sehr nah beieinander lägen. Die verkehrliche und volkswirtschaftliche Bewertung weise hingegen klare Vorteile für Variante IV aus. Es gebe deswegen zwei Vorzugsvarianten aus umweltfachlicher Sicht und eine Antragsvariante. Er betont, dass sich aus der verbal-argumentativen Bewertung keine signifikante Veränderung im Vergleich zur durchgeführten quantitativen Bewertung ergeben hat.

Verbal-argumentative Bewertung

Ein Teilnehmer erklärt, dass er sich eine weitreichendere qualitative Bewertung der Varianten gewünscht hätte. Die quantitative Bewertung stünde in der Abwägung zu stark im Fokus.

Herr Stolzenburg antwortet, dass eine umfangreiche qualitative Bewertung erfolgt sei. Diese könne in ihrer Gesamtheit in Anbetracht der begrenzten Zeit und Zahl an Folien nicht präsentiert werden.

Er verdeutlicht die Vorgehensweise beispielhaft anhand der Folie 22 der Präsentation (Anlage 3).

Demnach führe Variante IV zu 50 Meter Eingriffen in Vorranggebiete für die Trinkwassergewinnung, während der Wert bei Variante VII bei 630 Meter liege. Die qualitative Überprüfung habe dabei ergeben, dass es sich bei den 50 Metern um die äußerste Spitze einer Wasserschutzgebietes Zone II handle. Bei Variante VII werde hingegen ein Wasserschutzgebiet mit großer Bedeutung für die Trinkwasserversorgung im Großraum Frankfurt mittig durchkreuzt. Diese Informationen seien mit in die Bewertung eingeflossen und hätten in diesem Fall die rein quantitativen Zahlen unterstützt.

Er weist zudem darauf hin, dass Vorbehaltsgebiete für den vorbeugenden Hochwasserschutz pauschal und ohne fachliche Bewertung entlang von Fließgewässern angelegt werden würden. Daher sei dieses Kriterium nachrangig bewertet worden.

Bedeutung des Artenschutzes für den Variantenvergleich

Herr Hahn, Gutachter der Gemeinde Kalbach, führt aus, dass die Wahl der Vorzugsvariante vorrangig aus verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Gründen erfolgt sei. Variante IV schneide aber insbesondere beim Artenschutz deutlich schlechter ab. Dies sei ein großes Prozessrisiko.

Bereitstellung der Antragsunterlagen zur Raumordnung

Herr Hahn erklärt, dass sich vor einigen Monaten auf einem Treffen der Gutachter darauf verständigt worden sei, den Teilnehmenden die Raumordnungsunterlagen bereits vor der Vollständigkeitsprüfung durch das Regierungspräsidium zur Verfügung zu stellen. Er fragt, ob dies noch geschehe.

Herr Schütz erwidert, dass die Bahn die Raumordnungsunterlagen dem Dialogforum vorstelle, wenn die Vollständigkeitsprüfung abgeschlossen sei. Dies sei auch auf den vergangenen Sitzungen des Dialogforums kommuniziert worden.

Herr Bolte ergänzt, dass das Regierungspräsidium als verfahrensführende Behörde den Wunsch geäußert hat, erst die vollständigen Unterlagen in ihrer endgültigen Fassung zu veröffentlichen.

Verknüpfung südlich von Schlüchtern

Ein Teilnehmer betont die Vorteile eines Verknüpfungspunktes südlich von Schlüchtern. Das Kinzigtal biete die einzige Umfahrungsmöglichkeit für die Strecke in Richtung Aschaffenburg. Bei einer Sperrung der Strecke über Aschaffenburg könne die Verknüpfung eine zusätzliche Möglichkeit für den Umleitungsverkehr bieten.

Variantenabwägung

Ein Teilnehmer lobt den transparenten und kritisch geprüften Prozess zur Variantenabwägung. Aus seiner Sicht sei in den vergangenen vier Jahren wertvolle Arbeit geleistet worden mit einem Ergebnis, welches er unterstütze.

TOP 8 NBS: Vollständigkeitsprüfung der Raumordnung

Herr Schütz stellt den weiteren Zeitplan im formellen Verfahren vor (**Anlage 3**, Folie 36). Er erläutert, dass es sich um eine vorläufige Einschätzung handelt. Ob der Zeitplan in dieser Form gehalten werden könne, hänge auch davon ab, welche Ergebnisse die Vollständigkeitsprüfung durch das Regierungspräsidium liefere.

Auslegung der Antragsunterlagen während der Sommerferien

Der Moderator weist darauf hin, dass die öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen bestenfalls vor der Sommerpause im Jahr 2020 erfolge. Bei Verzögerungen sei jedoch nicht auszuschließen, dass die Auslegung zum Teil in die Sommerferien fallen könne. Er richtet an das Plenum die Frage, ob in einer solchen Situation die Auslegung um mehrere Wochen verschoben werden solle oder ob eine Auslegung über Teile der Ferienzeit hinweg akzeptabel sei.

Einige Teilnehmenden betonen, dass die zur Verfügung stehende Zeit zur Prüfung der Unterlagen wichtiger sei als der genaue Zeitpunkt der Auslegung. Ein Teilnehmer merkt an, dass einige Teilnehmer sich ehrenamtlich am Dialogforum beteiligen und eine Auslegung während der Ferienzeit ungünstig sei. Ein anderer Teilnehmer weist darauf hin, dass es angesichts der anschließenden Herbstferien kaum möglich sei, einen passenden Zeitpunkt außerhalb der Ferienzeiten zu finden.

Der Moderator fasst zusammen, dass der Zeitpunkt der Auslegung mehrheitlich als unkritisch vom Plenum betrachtet wird. Wichtig sei, dass ausreichend Zeit zur Prüfung zur Verfügung stehe.

TOP 9 NBS: Öffentlichkeitsarbeit

Es wird ein Entwurf eines Videofilms abgespielt, in dem die geplante Neubaustrecke überflogen wird. Im Anschluss werden dem Dialogforum die geplanten Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit vorgestellt (**Anlage 3**, Folien 37-40).

Visualisierung von Streckenabschnitten

Zur anschaulichen Darstellung der Planung bietet Herr Schütz den Kommunalvertretungen an, Visualisierungen von markanten Stellen (z.B. Talbrücken) entlang der Strecken zu erstellen. Die Talbrücken würden dabei in abstrakterer Form (wie bisher) illustriert, da im Rahmen der weiteren Planung die Gestaltung noch statfinde. Ein Teilnehmer begrüßt das.

Tag der Regionen in Neuhof/weitere Öffentlichkeitsarbeit

Ein Teilnehmer lobt ausdrücklich die Teilnahme der DB am Tag der Regionen in Neuhof. Dies sei ein Signal an die Bevölkerung gewesen, dass die Bahn sich öffne, um frühzeitig und transparent vor Ort über den aktuellen Planungsprozess zur Vorbereitung des Raumordnungsverfahrens zu informieren. Er bittet darum, dass möglichst im ersten Quartal kommenden Jahres eine öffentliche Informationsveranstaltung in Neuhof ausgerichtet wird. Er schlägt vor, in der Öffentlichkeitsarbeit stärker als bisher den Unterschied der Schallbelastung am Tag und in der Nacht im Vergleich zur Ist-Situation herauszuarbeiten.

Darstellung der Neubaustrecke im Info-Faltblatt

Ein Teilnehmer bemängelt, dass lediglich die Variante IV, nicht aber die Variante VII in dem ausgelegten Info-Faltblatt dargestellt sei. Dem widerspricht ein anderer Teilnehmer. Die Variante IV sei die Antragsvariante der Bahn, sodass diese Form der Darstellung berechtigt sei.

Lärmsanierung und Lärmvorsorge

Ein Teilnehmer weist darauf hin, dass der Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung auf einer anderen Grundlage berechnet werde als bei Neu- und Ausbauprojekten. Während die Lärmsanierung die Schallbelastung im Status-Quo heranziehe, bilde bei der Neubaustrecke Gelnhausen-Fulda die Zugzahlprognose inklusive Verkehrslenkung die Grundlage. Es sei wichtig, diese Unterschiede und die sich daraus ergebenden Konsequenzen aufzuzeigen.

TOP 10: Weiteres Vorgehen

Herr Schütz präsentiert das weitere Vorgehen. (**Anlage 3**, Folie 41-42).

Presseinformation

Die Mitglieder des Dialogforums stimmen gemeinsam die Botschaften einer Presseinformation ab, die dem Protokoll als **Anlage 4** angefügt ist.

Der Moderator schließt die Sitzung.